

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 45/2014

Sitzung vom 9. April 2014

### **449. Anfrage (Auswirkungen der Verkehrsabgaben ab 1. Januar 2014)**

Die Kantonsräte Martin Farner, Oberstammheim, Peter Uhlmann, Dinhard, und Jürg Sulser, Otelfingen, haben am 10. Februar 2014 folgende Anfrage eingereicht:

Das Zürcher Stimmvolk hat am 17. Juni 2012 der Vorlage zum neuen Verkehrsabgabengesetz mit 58,3 Prozent zugestimmt. Da eine Besteuerung anhand des Treibstoffverbrauchs auf kantonaler Ebene nicht realisierbar erschien, setzte das Parlament in der Vorlage auf eine Erhöhung der Abgaben bei schweren und hubraumstarken Fahrzeugen. Das neue Verkehrsabgabengesetz (VAG) sowie die Verkehrsabgabenverordnung (VAV) vom 13. März 2013 wurden per 1. Januar 2014 in Kraft gesetzt.

Weil die Abgaben auf Lieferwagen stark steigen, holen sich Unternehmer Nummernschilder aus anderen Kantonen. Wir wissen von mehreren Gewerblern, welche die Zürcher Nummern an ihren Lieferwagen gegen andere ausgetauscht haben. Vor allem bei den schweren Motorfahrzeugen ist die neue Strassenverkehrsabgabe viel teurer geworden. Zürcher Gewerbler fahren deshalb zunehmend mit anderen Autonummern – und bezahlen weniger. Dieser Kniff bietet sich auch für Gewerbetreibende in anderen Gegenden des Kantons an. Denn die Nachbarkantone Aargau, Schwyz und Zug erheben ebenfalls tiefere Abgaben auf Lieferwagen als Zürich.

Es gibt ganz klare Vorgaben, an die sich die Strassenverkehrsämter der umliegenden Kantone selbstverständlich halten. So muss ein Fahrzeug, das in einem anderen Kanton eingelöst werden soll, beispielsweise einen Halter mit entsprechendem Wohnsitz im Kanton haben. Das heisst, dass diese Fahrzeuge über Nacht dort parkiert sein müssen. Das ist natürlich ganz einfach zu bewerkstelligen. Der eine oder andere Angestellte kommt ohnehin von dort und fährt nach der Arbeit im Firmenwagen nach Hause.

Bei einem Kantonswechsel, zum Beispiel mit einer Fahrzeugeinlösung im Thurgau oder in Schaffhausen, liegen die Abgaben auf einen Lieferwagen etwa zwei Drittel unter dem Zürcher Niveau. Ein Lieferwagen mit 3000 Kubikzentimeter Hubraum kostete bis anhin in Zürich 476 Franken. Ab diesem Jahr kostet dieser Lieferwagen 1138 Franken, also 139 Prozent mehr als im Vorjahr.

Im Kanton Thurgau betragen die Gebühren für einen solchen Lieferwagen derzeit nur 408 Franken. Das macht bei einem Fahrzeug somit einen substantiellen Kostenunterschied in der Höhe von 730 Franken aus.

Ein Lieferwagen mit 3000 Kubikzentimetern Hubraum kostet in Schaffhausen sogar nur 384 Franken, also noch einmal weniger als im Kanton Thurgau. So lassen sich schon bei einer kleinen Flotte bald einmal ein paar Tausend Franken sparen. Kein Wunder also, haben sich findige Gewerbler nach nachvollziehbaren Alternativen umgesehen – und diese auch gefunden.

Die Zunahme der eingelösten Fahrzeuge im Thurgau, Schaffhausen, Aargau, Zug, etc. ist in den Randgebieten im Kanton Zürich bereits nach wenigen Wochen klar spürbar. Und dem Kanton (sowie indirekt den Gemeinden) entgehen so wichtige Einnahmen, die beispielsweise zum Unterhalt des Strassennetzes dringend gebraucht werden.

Wir sehen deshalb deutlichen Handlungsbedarf und bitten den Regierungsrat um die zeitnahe Prüfung und Bewertung der Sachlage gemäss nachfolgendem Fragenkomplex:

1. Wie sehen die Bewegungen der verschiedenen Kategorien im Kanton Zürich in den Jahren 2011, 2012 und 2013 aus (absolut und in Franken)?
  - a. Verkehrsabgaben Personenwagen, Kleinbusse (leichte Motorwagen) bis 3,5 t
  - b. Verkehrsabgaben Lieferwagen / leichte Sattelschlepper
  - c. Verkehrsabgaben schwere Personen-/ Motorwagen (Wohnmobile, Verkaufswagen) über 3,5 t
2. Wie verhalten sich die Unterschiede bei den Gebühren mit den umliegenden Kantonen (SH, TG, AG, SZ und ZG)?
3. Wie hoch werden die entgangenen Verkehrsabgabegebühren durch das Einlösen von Fahrzeugen in Nachbarkantonen eingeschätzt?
4. Wie sieht der Regierungsrat einer nationalen Harmonisierung der Verkehrsabgabegebühren in allen Kantonen entgegen?
5. Wie sieht der Regierungsrat die Wettbewerbsverzerrung zum Nachteil der Unternehmungen im Wirtschaftskanton Zürich?
6. Was unternimmt der Regierungsrat gegen diese Wettbewerbsverzerrung?
7. In welcher Form profitieren die Gemeinden von den höheren Verkehrsabgabegebühren?
8. Wie viel Geld fliesst von den Verkehrsabgaben in die Gemeinden für den kommunalen Strassenunterhalt?

Auf Antrag der Sicherheitsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Martin Farner, Oberstammheim, Peter Uhlmann, Dinhard, und Jürg Sulser, Otelfingen, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die Fahrzeugbestände werden in jedem Kanton und gesamtschweizerisch jeweils per 30. September jedes Jahres erhoben. Die nachstehenden Tabellen enthalten die in der Anfrage bezeichneten Motorfahrzeuge, die in den Jahren 2011 bis 2013 an diesem Stichtatum im Kanton Zürich eingelöst waren. Aufgrund der sehr vielen Wechsel bei den eingelösten Fahrzeugen während eines Jahres können die für die angefragten Fahrzeugarten in jedem Jahr bezahlten Verkehrsabgaben aus den im Informatiksystem Viacar des Strassenverkehrsamtes vorhandenen Daten nicht herausgelesen werden. Es kann indessen davon ausgegangen werden, dass die Entwicklung der gesamten Verkehrsabgaben pro Fahrzeugart in etwa parallel zur Entwicklung des entsprechenden Fahrzeugbestandes verlief.

a. Bestände Personenwagen, Kleinbusse (leichte Motorwagen) bis 3,5t

	Personenwagen	Kleinbusse	Total
2011	668 796	1 159	669 955
2012	681 728	1 122	682 850
2013	690 163	988	691 151

b. Bestände Lieferwagen / leichte Sattelschlepper

	Lieferwagen	Leichte Sattelschlepper	Total
2011	44 732	358	45 090
2012	46 838	348	47 186
2013	47 859	352	48 211

c. Bestände schwere Personen-/Motorwagen (Wohnmobile, Verkaufswagen) über 3,5t

	Schwere Personenwagen	Schwere Motorwagen	Total
2011	77	517	594
2012	89	565	654
2013	93	560	653

Zu Frage 2:

Für den Vergleich der seit dem 1. Januar 2014 im Kanton Zürich geltenden Verkehrsabgaben mit den Nachbarkantonen AG, SH, SZ, TG und ZG wurden je ein häufig verwendeter kleiner, mittlerer und grosser Lieferwagen herangezogen. Ergänzend wurden die Verkehrsabgaben für einen durchschnittlichen zürcherischen Personenwagen berechnet.

<b>Fahrzeug</b>	<b>Lieferwagen CITROEN Berlingo 1,6Hdi</b>	<b>Lieferwagen VW T5 Transporter BM</b>	<b>Lieferwagen IVECO 35C21V Daily</b>	<b>Personenwagen ZH-Durchschnitt</b>
Hubraum	1560 cm <sup>3</sup>	1968 cm <sup>3</sup>	2998 cm <sup>3</sup>	1950 cm <sup>3</sup>
Gesamtgewicht	1960 kg	2700 kg	3500 kg	1900 kg
Nutzlast	563 kg	938 kg	1345 kg	
CO <sub>2</sub>	134 g/km	156 g/km	236 g/km	
<b>Jährliche Verkehrsabgabe in Franken</b>				
<b>ZH</b>	268	698	1288	308
<b>AG</b>	252	300	348	300
<b>SH</b>	216	264	384	264
<b>SZ</b>	320	440	560	422
<b>TG</b>	240	288	408	288
<b>ZG</b>	392	520	600	324

Beizufügen ist, dass alle drei Lieferwagentypen im Kanton Zürich aufgrund ihres CO<sub>2</sub>-Wertes unter 250 g/km bei einer ersten Inverkehrsetzung ab dem 1. Januar 2014 und einem überwiegend gewerbemässigen Verwendungszweck im Jahr der ersten Inverkehrsetzung und in den drei folgenden Kalenderjahren von einem Bonus von 50% profitieren können, d. h., die in der Tabelle beim Kanton Zürich eingesetzten Beträge sind für diese Zeit der Bonusberechtigung zu halbieren. Die angeführten Nachbarkantone kennen bei den Lieferwagen keinen Bonus. Zu erwähnen ist zudem, dass in den Kantonen Zürich und Thurgau bei Personenwagen eine befristete Bonusmöglichkeit besteht; in diesen Kantonen wäre bei den Zahlen für den durchschnittlichen Personenwagen ein all-fälliger Bonus noch in Abzug zu bringen.

Zu Frage 3:

Der Regierungsrat geht davon aus, dass von den Fahrzeugen, die seit dem 1. Januar 2014 im Kanton Zürich deutlich höhere Verkehrsabgaben bezahlen müssen (z. B. Lieferwagen), einzelne unter Beachtung der bundesrechtlichen Zulassungsvorschriften in einem anderen Kanton eingelöst wurden bzw. werden. Es ist aber auch wahrscheinlich, dass bei denjenigen Fahrzeugen, die seit dem 1. Januar 2014 im Kanton Zürich deutlich tiefere Verkehrsabgaben bezahlen (z. B. kleine bis mittlere Personenwagen), Fahrzeuge im Kanton Zürich eingelöst werden, die bis jetzt in anderen Kantonen angemeldet waren. Solche Wanderbewegungen zwi-

schen den Kantonen wird es aufgrund der verschiedenen kantonalen Steuersysteme – nicht nur bei den Fahrzeugen – immer geben, allerdings in bescheidenem Rahmen.

Die laufende Beobachtung der Zahl der im Kanton Zürich eingelösten Fahrzeugarten durch das Strassenverkehrsamt des Kantons Zürich hat jedenfalls seit dem 30. September 2013 bis Ende März 2014 keine grösseren Verschiebungen bei den Bestandeszahlen ergeben. So waren insbesondere bei den in dieser Anfrage besonders interessierenden Lieferwagen in den ersten drei Monaten des Jahres 2014 bei jeder Bestandsaufnahme deutlich über 47 000 Lieferwagen im Kanton Zürich eingelöst. Auch bei den grossen Flottenbesitzern waren keine auffälligen Verschiebungen festzustellen.

Zu Frage 4:

Eine Harmonisierung der Verkehrsabgaben könnte nur über eine verbindliche Regelung durch den Bund und damit einem schweren Eingriff in das föderalistische Steuersystem erreicht werden. Alle entsprechenden politischen Vorstösse sind bisher gescheitert. So wurde z. B. am 10. September 2012 die Motion Recordon betreffend Steuerliche Begünstigung umweltfreundlicher Autos (04.3341), welche die Steuerbemessungsgrundlagen für alle Kantone verbindlich in einem Bundesgesetz festlegen wollte, im Ständerat abgelehnt. Auch sind bisher alle Standesinitiativen für eine Erhebung der Verkehrsabgaben durch den Bund über den Treibstoffpreis gescheitert.

Zu Fragen 5 und 6:

Die am 1. Januar 2014 in Kraft getretene Revision des Verkehrsabgabengesetzes haben die Zürcher Stimmberechtigten am 17. Juni 2012 deutlich angenommen. Der Regierungsrat setzt diese Bestimmungen um. Diese Revision der Verkehrsabgaben ist gesamthaft saldoneutral. Zudem machen die Verkehrsabgaben an den jährlichen Betriebskosten eines Motorfahrzeuges lediglich einen Anteil im tiefen einstelligen Prozentbereich aus und es sind wie erwähnt keine wesentlichen Fahrzeugverschiebungen feststellbar. Insgesamt ist keine Wettbewerbsverzerrung erkennbar.

Zu Fragen 7 und 8:

Gemäss § 28 Abs. 3 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (StrG, LS 722.1) fliesst der Reinertrag der kantonalen Verkehrsabgaben in den Strassenfonds. Aus diesem werden die Aufwendungen des Kantons für seine Strassen finanziert (§ 28 Abs. 1 StrG). Aufwendungen der Gemeinden für ihre Strassen werden hingegen nicht aus dem Strassenfonds, sondern grundsätzlich aus allgemeinen Steuermitteln der Gemeinden finanziert.

Gemäss §29 StrG in Verbindung mit §43 der Finanzausgleichsverordnung vom 17. August 2011 (FAV; LS 132.11) wird jährlich ein Beitrag von 3% der Einlagen in den Strassenfonds in den geografisch-topografischen Sonderlastenausgleich des kantonalen Finanzausgleichs ausgerichtet. Seit Inkrafttreten dieser Bestimmung am 1. Januar 2012 wurden jährlich knapp 12 Mio. Franken auf diese Weise den vom geografisch-topografischen Sonderlastenausgleich profitierenden Gemeinden zur Verfügung gestellt. Diese Mittel sind für die Gemeinden allerdings nicht zweckgebunden.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Sicherheitsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**